|  |  |
| --- | --- |
| Jaspers_Logo 2 | Vídeň, 1. července 2014  JASPERS/2014-178/PNR+GB+IK/so |

|  |  |
| --- | --- |
| **Doporučení** | Autoři: Paul Riley, Jürgen Schlotzhauer,  György Bessenyei, Ismini Kyriazopoulou |

# Předmět: Návrh studie proveditelnosti železničního spojení Brno – Přerov, květen 2014

**Reference:**  **2013 258 CZ AMT RAL**

**Úvod a výchozí situace**

Následující dokument obsahuje hlavní připomínky iniciativy JASPERS k přístupu a výsledkům návrhu studie proveditelnosti železničního spojení Brno – Přerov, která zkoumá celou řadu možností zlepšení železniční infrastruktury v tomto úseku. Je pokračováním obecných metodologických doporučení, poskytnutých v prosinci 2014 [sic], tedy krátce po začátku tvorby této studie. Doporučení iniciativy JASPERS jsou uvedena *kurzívou.*

**Současná situace a kontext projektu**

Traťový úsek, jímž se projekt zabývá, je součástí Baltsko–Jaderského hlavního osobního koridoru (Katovice – Ostrava – Brno – Vídeň podle nařízení 1316/2013/EU). V rámci železniční sítě SŽDC jde o propojení úseku Ostrava/Olomouc–Přerov a Brna. Úsek se nachází v trojúhelníku následujících železničních koridorů TEN-T:

* (Praha) – Česká Třebová – Břeclav (koridor Orient/Východ – Střed)
* Břeclav – Přerov (Baltsko-Jaderský koridor, priorita nákladní dopravy)
* Přerov – Olomouc – Česká Třebová (Rýnsko-Dunajský koridor)

Stávající železniční trať Brno – Přerov (Česká republika) je normálněrozchodná, elektrifikovaná převážně jednokolejná hlavní trať o délce přibližně 90,1 km. Vede z Brna přes Holubice, Nezamyslice a Kojetín do Přerova. Z Brna do Blažovic vede dvojkolejný úsek, zbývající většina trati z Blažovic do Přerova je jednokolejná. Navazující úseky ve směru na Olomouc a Ostravu jsou dvojkolejné a elektrifikované.

Vzhledem k mnoha obloukům a špatnému stavu trati je současná traťová rychlost pouze 80 až 100 km/h. Podle SŽDC je trať využívána téměř výhradně osobními vlaky a objem dopravy bude vzhledem k nízké atraktivitě nabízených služeb klesat.

Dálnice D1, vedoucí do Brna ze směru významných měst Olomouc, Ostrava a Zlín, je silně zatížena dopravou. V současnosti ji využívá více než 40 000 vozidel denně a v úseku před Brnem má velké zastoupení nákladní dopravy. Kromě toho funguje jako jižní obchvat Brna ve směru na Prahu, Bratislavu a Vídeň.

Současný modální podíl železniční dopravy ve směru plánovaného koridoru se pohybuje od 10 % (u Brna) až po 30 % (poblíž Přerova). Zbývající část modálního rozdělení pokrývá silniční doprava (v níž převažuje doprava individuální). Vzhledem ke stávající (dosud nedokončené) dálniční části silnic E50 a E462 a špatné úrovni železničního spojení se očekává další růst podílu silniční dopravy.

Trať Brno – Přerov v současnosti představuje úzké hrdlo:

* pro dosažení vyšší úrovně regionální železniční dopravy zejména z hlediska kapacity (současné požadavky na dálkovou dopravu ponechávají na této jednokolejné trati málo prostoru pro dopravu regionální. V současnosti je možno v úseku u Brna vést ve špičce pouze 1 zastávkový vlak (Os) a 1 rychlík (R) za hodinu) a v menší míře i z hlediska rychlosti;
* pro zajištění toho, aby dálková železniční doprava mohla konkurovat dopravě individuální, a to zejména mezi významnými městy Brno a Ostrava/Olomouc/Zlín, kde jsou v současnosti cestovní časy vlakem podstatně delší.

**Hlavní sporné body koncepce a posouzení variant**

1. **Užší** výběr variant pro podrobnější vyhodnocení

Ze šestnácti projektových variant byly jako upřednostňované vybrány varianty O2, M2, K3 a S5, které poté byly zařazeny do ekonomické a podrobnější analýzy. Základem bylo rozhodnutí klienta, že reprezentují všechny ostatní a v případě potřeby je lze kombinovat.

*Doporučení JASPERS: Tento způsob výběru není v předložené podobě srozumitelný a neodráží žádnou analýzu, která možná v této věci proběhla. Měly by být předloženy důvody pro vyřazení ostatních variant na základě podkladů a argumentů, například z hlediska relativních nákladů, reálnosti projektu, poměru poptávky a kapacity, skutečně dosažitelných časových úspor atd. Argumenty použité při výběru by měly být shrnuty v podrobné tabulce.*

*Zdůvodnění výběru variant bude doplněno.*

1. **Konečná doporučení k vybraným variantám**

Byla provedena kvalitní analýza DETR, která vybrané varianty posoudila pomocí šesti základních kritérií (životní prostředí, připravenost projektu, technická řešení, organizace provozu, dopravní výsledky a ekonomické posouzení) a sady dalších 32 vedlejších kritérií.

*Doporučení JASPERS č. 1: Jako základ pro formulování případných doporučení lze použít výsledek tabulky DETR namísto izolovaných pohledů*[[1]](#footnote-1)*.*

*Varianta O2 byla plně vyhodnocena, protože v dřívějších letech se investor stále k této variantě ideově vracel.*

*Doporučení JASPERS č. 2: Nejlepším základem pro posouzení relativních ekonomických výkonů variant je poměr přínosů a nákladů (B/C) a čistý přírůstek čisté ekonomické současné hodnoty variant seřazených postupně podle své ceny. Tuto metodu doporučujeme použít (je-li čistý přírůstek ENPV záporný, mělo by to být z pohledu analýzy nákladů a přínosů považováno za problém).*

*Vyhodnocení bude doplněno.*

1. **Doporučení rozšíření užšího výběru reprezentativních variant pro ekonomickou analýzu**

Předložený úzký výběr reprezentativních variant je ve výsledku dosti omezený z hlediska variant splňujících dohodnuté střednědobé požadavky na vlakovou dopravu s celou řadou traťových rychlostí, což je klíčový faktor analýzy nákladů a přínosů.

*Iniciativa JASPERS tedy doporučuje, aby – neexistují-li dobré důvody to neudělat, které by ovšem bylo třeba v analýze důkladně doložit – byly do úzkého výběru doplněny dvě další varianty, který by mohly řešit výše uvedený problém:*

***O2+:*** *plně dvojkolejná trať s rychlostním profilem O2, která umožní provoz požadovaných vlaků IC do Ostravy. Podle rozdílů v nákladech by tato varianta mohla nahradit variantu O2.*

*Tato varianta byla zpracovatelem rozpracována a právě na základě intenzit dopravy a nákladů, byla redukována v úseku Nezamyslice – Přerov na jednokolejnou. Na poradě bude opětovně diskutováno.*

***M1*** *(jak je popsána ve studii proveditelnosti): plně dvojkolejná trať (což umožní provoz požadovaných vlaků IC do Ostravy) s rychlostním profilem 160 km/h v celé délce (nebo s menšími poklesy rychlosti z ekonomických či jiných projektových důvodů).*

*Tato varianta je v podstatě zcela shodná s variantou M2 a to jak co se týká vedení tratě, koncepce stanic tak i nákladů. Protože již byla v dřívějších letech diskutována, je jediný rozdíl pouze v drobných odchylkách vedení tratě, které nevýznamně zkrátí délky umělých staveb a tunelů. Investičně byly tyto úspory odhadnuty na cca 2 mld. Kč, tj. 6% úspora oproti variantě M2. Pokud by se vzalo v úvahu řešení s menšími poklesy rychlosti (tato varianta byla již řešena v územně technické studii z r. 2007), je rozdíl nákladů vyšší, ale dosáhne se rychlostního profilu dle varianty O2.*

1. **Koncepce stanic**

V rámci tak rozsáhlé modernizace, jako je tato, doporučuje iniciativa JASPERS posoudit koncepci stanic a zastávek na trati na základě analýzy poptávky:

* analýza současné a budoucí frekvence cestujících v současných stanicích a tam, kde by stanice či zastávky mohly být přínosné;
* potenciální racionalizace existujících stanic, snížení počtu kolejí, oddělení osobních a nákladních funkcí, převedení stanic na zastávky, možné přesuny, nové stanice, potřeba řešit přístupnost, změny koncepce jízdního řádu atd.

*Koncepce stanic bude optimalizována na samostatné poradě s investorem, který toto také požaduje.*

**Hlavní sporné bodu odůvodnění a dokumentace**

1. **Revize a odůvodnění plánovaných počtů vlaků**

Studie nepředkládá žádný doklad toho, že byly počty vlaků jasně odvozeny (nebo národní/regionální požadavky ověřeny) podle budoucího objemu poptávky po osobní a nákladní dopravě.

V rámci studie však byly (na základě rozhodnutí učiněného během studie) ponechány stranou velké celkové požadavky na počet vlaků (více než 500 vlaků denně) od různých objednavatelů dopravy (ministerstvo dopravy plus 2 kraje). Studie a záznamy ze schůzí naznačují, že střednědobě požadované počty vlaků byly ověřeny a upraveny tak, aby rozsah projektu nevyžadoval více než zdvojkolejnění tratě a přiměřeně reagoval na předpověď poptávky. Analýzu však studie nepředkládá.

*Iniciativa JASPERS doporučuje uvést odůvodnění střednědobě požadovaného počtu vlaků na základě přepravní poptávky (založené na analýze poptávky) a vyjádřit se k potenciálnímu uspokojení požadavků na počet vlaků v delším časovém horizontu. JASPERS dále doporučuje jasně uvést počty (osobních/nákladních) vlaků potřebné k realizaci předpovídaného objemu přepravy (pomocí přepravního modelu) v různých variantách, a dále uvést použité předpoklady obsazenosti osobních vlaků. Další rozbor předkládané analýzy počtu vlaků a souvisejících údajů o poptávce je uveden v příloze 1.*

*Odůvodnění bude doplněno.*

1. **Využitelnost konstrukční rychlosti trati**

Ze studie není jasné, jak dobře a kdy bude možno využít zvýšenou konstrukční rychlost při plánovaném provozu vlaků s koncepcí integrovaného jízdního řádu a s předpokládaným vozovým parkem. Je zřejmé, že pokud tomu tak u varianty M2/S5 není, je třeba lépe vysvětlit její výhody (např. v případě M2 náhrada za budoucí úsek vysokorychlostní trati?).

*Iniciativa JASPERS doporučuje poskytnout/využít informace o skutečných rychlostních profilech předpokládaných vlaků z různých tržních segmentů v různých variantách, které by odrážely plánované (integrované) jízdní řády. Podrobně by také měly být popsány podmínky pro zajištění vozového parku potřebného k využití rychlostí vyšších než 160 km/h. To by mohlo pomoci při výběru nejvhodnější varianty nebo při přezkoumání navrhované provozní koncepce.*

*Zpracovatel studie obdržel od zadavatele rozsah výhledové dopravy na trati Brno – Přerov, který obsahoval i popis souprav. Vlakové soupravy byly popsány maximální rychlostí, počtem vozů nebo předpokládanou délkou, regionální doprava i obchodním názvem souprav (RegioPanter/Desiro ML/ FLIRT). Pro výpočet jízdních dob byly zpracovatelem použity trakční charakteristiky vozidel Siemens Velaro a RegioPanter.*

1. **Životní prostředí**

*Doporučení JASPERS č. 1: Studie proveditelnosti by přinejmenším měla obsahovat podstatné základní informace a srovnávací analýzu předpokládaných dopadů jednotlivých variant zařazených do užšího výběru na životní prostředí (jak je zmíněno v textu: Natura 2000, zvláště chráněná území, voda a podzemní voda, půda, hluk atd.).*

Důraz by měl být kladen například na tyto otázky:

Očekávané dopady na chráněné druhy a cíle ochrany v dotčených lokalitách Natura 2000 s uvedením rozdílů (jsou-li nějaké);

Velikost populace vystavené vysokým/vyšším úrovním hluku a rozsah zmírňujících opatření;

Dopady na využití půdy a úbytek půdy;

Fragmentace půdy a habitatů.

*Doporučení JASPERS č. 2: V rámci studie proveditelnosti by měla být vzata v úvahu otázka odolnosti vůči změnám klimatu. Například zranitelnost a rizika spojená se stavbou pokrývající všechny oblasti proveditelnosti: vstupy projektu (dostupnost a kvalita), umístění a lokalita projektu, finanční, ekonomické, provozní, právní a sociální aspekty a otázky životního prostředí. Měly by být definovány nezbytné alternativy (adaptační opatření), aby byla klimatická rizika omezena na přijatelnou míru.*

*Velkou výhodou stavby je skutečnost, že je vedena v koridoru stávající trati a zemědělskou krajinou, tj. krajinou chudou na živočichy a rostlinstvo, významné krajinné prvky apod. Vliv jednotlivých variant na životní prostředí je tedy srovnatelné nebo velmi podobné. Jediným významnějším zásahem je výstavba trati VRT. Zpracovatel tedy v tomto kontextu detailněji popíše všechny výše uvedené vlivy.*

1. **Analýza rizik**

Úspěch takto rozsáhlého projektu je vystaven celé řadě rizik (např. plánovací riziko, riziko vývoje poptávky včetně obecného růstu a projektem vytvořené poptávky po železnici, rizika spojená s vozovým parkem, s náklady a s životním prostředím), která je třeba vzít v úvahu.

Zároveň je třeba vzít v úvahu řadu rizik v oblasti klíčové související infrastruktury, například:

* Související (dosud neosvědčená) koncepce vysokorychlostních tratí Brno – Praha a Brno – Ostrava;
* Spojení s koncepcí modernizace uzlu Brno (dosud není stabilizovaná);
* Vztah k plánovanému rozvoji konkurenční silniční sítě.

Analýza citlivosti, která je v rámci studie provedena, je kvantitativní a nevěnuje se potenciálnímu rozsahu a pravděpodobnosti těchto rizik. Nevěnuje se ani zmírňování rizik.

*Iniciativa JASPERS doporučuje, aby byla pro varianty z užšího výběru provedena kvantitativní (která bude zahrnuta v analýze nákladů a přínosů) a kvalitativní analýza rizik. (v souladu s doporučenými osvědčenými postupy) včetně návrhů na zmírnění rizik. Provedenou analýzu rizik lze poté využít v ekonomické analýze, v analýze DETR a v konečných doporučeních.*

*Všechna rizika budou popsána a vyhodnocena.*

1. **Předpoklady ohledně výstavby vysokorychlostních tratí Praha – Brno a Brno – Ostrava v roce 2041**

Součástí přepravního modelu pro všechny varianty je předpoklad vybudování těchto vysokorychlostních tratí pouhých 15 let po uvedení trati Brno – Přerov do provozu, což ovlivňuje celkovou poptávku a přínos tohoto projektu. O realizaci žádné z těchto tratí dosud nebylo rozhodnuto na základě spolehlivé (předběžné) studie proveditelnosti a projekt trati Brno – Ostrava může mít vztah k projektu Brno – Přerov.

Vybudování vysokorychlostní trati v krátkém úseku Brno – Přerov by bylo kusým opatřením bez začlenění do národní a nadnárodní koncepce VRT. Nová VRT paralelní s modernizovanou konvenční tratí pro rychlost 200 km/h by navíc mohla představovat značný přebytek kapacity a vytvořit pouze nedostatečný přírůstek poptávky a přínosů.

Technický popis navíc vysvětluje, že všechny varianty vyhovují budoucí stavbě vysokorychlostních tratí. Zajištění tohoto technického vyhovění nyní vyžaduje dodatečné investiční náklady, zatímco jeho přínosy budou realizovány později, až (a pokud) bude možno zahájit vysokorychlostní provoz. Mělo by být možno u jednotlivých variant určit, jaké by byly jejich investiční náklady s a bez zajištění kompatibility se stavbou vysokorychlostní trati (a zahrnout také např. náklady na stavbu pro maximální rychlost vyšší než 160 km/h).

*Doporučení JASPERS č. 1: Uvést jasné argumenty ohledně očekávané budoucí realizace koncepce vysokorychlostní trati pro jednotlivé varianty konvenční trati Brno – Přerov (v úseku Brno – Přerov), neboť u všech variant konvenční trati možná není realistické vybudovat shodné paralelní vysokorychlostní řešení. Na podporu této analýzy by mohl být použit model poptávky.*

*Doporučení JASPERS č. 2: Vypočtěte pro jednotlivé varianty rozdíl investičních nákladů pro případ s a bez zajištění kompatibility s vysokorychlostním provozem.*

*Doporučení JASPERS č. 3: Rozdíly investičních nákladů vypočtené podle výše uvedeného a optimistické/pesimistické varianty předpovědi poptávky použijte jako vstupy v analýze rizik. Pomocí těchto dvou hlavních a případných dalších možných vlivů demonstrujte dopad případu, kdy by přípojné (a podle konkrétní varianty i paralelní) vysokorychlostní trati nebyly vybudovány a plný dálkový provoz vysokorychlostních vlaků by nebyl zahájen.*

*Je třeba diskutovat na poradě. Zpracovatel nemůže pracovat s údaji o stavbě, která je v počáteční fázi zpracování.*

1. **Analýza přepravní poptávky (a nabídky)**

Oceňujeme rozsah a přehlednost předložených informací. U projektu takového rozsahu a s takovým počtem variant však je podle našeho názoru potřeba doplnit ještě značné množství dalších informací a analýz.

*Doporučení JASPERS č. 1: v úvodní analýze a v části zabývající se požadovaným počtem vlaků by měly být předloženy relevantní údaje a argumenty (zejména v kapitolách 1 a 2). Stejně tak by měly být uvedeny i v rámci odůvodnění návrhu jednotlivých variant, jejich užšího výběru, rozhodnutí atd.*

Doporučení je příliš neurčité. Prosíme blíže specifikovat.

*Doporučení JASPERS č. 2: do studie by měly být doplněny následující informace, aby bylo možno porozumět předpokladům a dopadům různých variant projektu a posoudit je:*

1. Tvorba optimistických a pesimistických scénářů vývoje železniční dopravy ve vztahu k různým nejistým základním předpokladům (pro analýzu rizik) jako vstup do analýzy rizik; Bude doplněno
2. Zdokumentování a odůvodnění (tj. zdroje) předpokládaného časového vývoje parametrů dopravní předpovědi ve formě grafů nebo tabulek (růst HDP, populace, ceny, vlastnictví automobilů atd.);Popis je uveden v kapitole 3.7, tabulka s vývojem všech parametrů bude doplněna.
3. Konkrétní popis toho, jak přesně byl dále rozvinut národní přepravní model (zejména) v oblasti Brna relevantní pro tento koridor, a to včetně. Může být rozvedeno, ale většina požadovaných informací je již v kapitole 3.7:
   * dalších shromážděných/použitých dat,viz. kapitola 3.7: „Byly zadány všechny relevantní linky veřejné regionální a dálkové dopravy v oblasti, a to jak železniční, tak i autobusové, včetně vedení linky, zastavování, aktuálních cestovních dob a počtu spojů.“

další provedené kalibrace, viz kapitola 3.7: „Kalibrace poptávky po železniční dopravě byla provedena dle hodnot sčítání ČD k roku 2011 s revizí k roku 2013. Dopravní nabídka (počty vlaků, cestovní doby) je pro grafikon 2011 a 2013 prakticky shodná. Není tedy předpokládána výrazná změna v zatížení oproti roku 2011. Detailní výsledky kalibrace železniční dopravy pro řešenou trať jsou uvedeny na následujícím grafu. Průměrná odchylka modelu od sčítání je 4%. Ve statistice GEH (viz. http://en.wikipedia.org/wiki/GEH\_statistic) vyhoví všechny hodnoty na řešené trati podmínce GEH<5.“

* + dalších doplněných údajů o síti, dalšího zónování, viz. kapitola 3.7: „Dále byla napojena regionální místa zastavení na zonální strukturu.“
  + rozsah použitého modelu (celonárodní model, jeho část atd.), viz. kapitola 3.7: „. Tento dopravní model je svým založením a strukturou kompatibilní se strategickým modelem ČR zpracovaným v rámci Dopravních sektorových strategií.“
  + modelování vlivu na automobilovou a autobusovou dopravu ve špičkách v Brně, v modelu je zahrnuta denní variace dopravy (poptávky). Výstupem jsou i do CBA jsou však průměrné hodnoty za den. Vykazova zatížení pro špičky by bylo dle našeho názoru na úkor přehlednosti již tak velmi složité a obsáhlé studie.
  + změny generalizovaného modelu nákladů a následná kalibrace – například zahrnutí vlivu intervalů; bude doplněno

1. Vysvětlení toho, jak byly v modelu modálního posunu vypočteny cestovní doby a jejich změny pro přepravu, která modálním posunem prošla, dále ekonomická analýza pro jednotlivé druhy dopravy
   * popis použitého modelu (vnímaných?) cestovních dob, Bude doplněno
   * samostatné nemodelované odhady cestovních dob automobilů atd. na základě výchozích a cílových bodů zjištěných modelem? Bude doplněno.
   * byl zahrnut i docházkový čas, čekání/přestávky atd.? Ano byl
   * byl zahrnut i vliv dopravních zácp na cestovní dobu automobilů a autobusů v Brně☺[sic]? Ano byl u automobilů, autobusy se řídí podle jízdního řádu.
2. Srozumitelnější vysvětlení složení a metod výpočtu a kalibrace citlivosti výpočtu nově vzniklých přeprav (delší cesty, častější cesty, jiné druhy, přeprava vstupující z oblastí mimo rozsah modelu?); Bude doplněno.
3. Schémata zobrazující aktuální síť a objem autobusové dopravy, samostatně pro dálkovou a regionální dopravu, a upravenou nabídku autobusů pro různé varianty projektu (tak, jak je předpokládána v ekonomické analýze); Může být doplněno schéma stávajícího vedení linek z podkladů Kordisu. Výhledová schémata nejsou nutná stav linkové autobusové dopravy je shodný pro variantu s projektem i bez projektu s výjimkou zrušení linky 107 v projektovém stavu.
4. Schémata zobrazující budoucí vývoj silniční sítě v Brně a v jeho okolí a v dálkové dopravě; bude doplněno.
5. Frekvence cestujících ve stanicích pro variantu bez projektu a pro jednotlivé varianty projektu i v budoucích letech a nejenom v současnosti (řada stanic je dnes velmi málo využívána možná částečně kvůli nedostatku regionálních osobních vlaků); bude doplněno
6. Tabulka, v níž by byly rozepsány hlavní (agregované) směry start–cíl ve variantě bez projektu a při realizaci jednotlivých variant tak, jak byly použity v ekonomické analýze (včetně hlavních směrů dojíždění, dálkových směrů atd.); mohou být vybrány hlavní OD vztahy s nejvyššími objemy převedené dopravy. To však nezahrnuje celkovou převedenou dopravu, která je tvořena mnoha vztahy s nízkými objemy.
   * objem přepravy a modální rozdělení (autobus, automobil, vlak) pro směry start–cíl bez realizace projektu, modální posun pro jednotlivé varianty, objem nově vzniklých přeprav pro jednotlivé varianty,
   * cestovní doby“ použité v ekonomické analýze pro jednotlivé druhy dopravy,
   * „cestovní doby“ (nebo zobecněné náklady) použité pro výpočty modálního posunu pro jednotlivé druhy dopravy (pokud se liší od výše uvedených); bude doplněno
7. Dopravní mapy (s uvedenými číselnými údaji) zobrazující dopravní toky pro vlaky, autobusy a individuální dopravu v současném stavu, bez realizace projektu a pro jednotlivé varianty projektu a zahrnující celou (podstatně) ovlivněnou síť včetně vzdálenějších dálkových směrů; bude doplněno
8. Graf zobrazující dopravu v jednotlivých úsecích v budoucích letech rozdělenou na regionální a dálkovou dopravu; bude doplněno
9. Analýza vzorců/fungování poptávky pro tuto trať a odpovídající plánované vlakové jízdní řády, tržní segmenty a umístění stanic ve vztahu k bodům vii) a viii). Umístění potenciálních nových stanic, potenciální náročnost přesunu stanic blíže k demografickým centrům atd.; výhledový obrat bude doplněn dle bodu viii, určit náročnost přesunu je spíše účelem technického řešení
10. Analýza vlivu jednotlivých variant na modální rozdělení pro hlavní směry start–cíl, využití trati, využití stanic atd.; připadá nám jako duplicita k ix.
11. Další analýza využití vozidel potřebná pro bod e) výše týkající se odůvodnění/stanovení plánovaných železničních jízdních řádů; tato analýza je uvedena v kapitole 3.8.3, četnost a vedení dálkové dopravy je navrhována MD pro regionální dopravu pak krajskými koordinátory dopravy. Zpracovatel může navrhované počty vlaků posoudit a okomentovat jejich obsazení, pokud by obsazení bylo nedostatečné lze navrhnout redukci spojů. Obdobné opatření lze navrhnout na základě znalosti přepravních vztahů v modelu i pro dálkovou dopravu kterou by trať svou kapacitou neumožňovala.
12. Jako přílohu je možno uvést technickou dokumentaci národního modelu, díky čemuž by byl dokument pochopitelný i pro ty, kteří ho neznají. Ve studii je uveden odkaz na dokumentaci k modelu dostupnou na internetu v kap 3.7.
13. **Ekonomická analýza**

Mnohé z toho, co je v ekonomické analýze nyní nejasné, se vyjasní, jakmile bude podle výše uvedených doporučení dokončena analýza dopravní nabídky a poptávky.

V metodologii je však několik problematických bodů, které iniciativa JASPERS doporučuje vyřešit:

1. Parametry předpovědi cen a ostatního růstu by měly být konzistentní s těmi, které byly použity v přepravních modelech.

*V přepravních modelech je z makroekonomických ukazatelů použit pouze hrubý domácí produkt (HDP). Předpokládaný vývoj HDP v rámci hodnoceného období je jak v případě dopravní prognózy, tak i ekonomického hodnocení převzat z Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury, uveřejněných ve Věstníku dopravy č.11/2013 dne 22.5.2013, tzn. že hodnoty se v přepravní prognóze i ekonomickém hodnocení shodují.*

1. Snížení nákladů za regionální autobusovou dopravu by mělo odpovídat plánovanému snížení počtu autobusů (nebo změnám koncepce autobusové dopravy) po posílení páteřní železniční trati, která je součástí integrovaného systému. Nemělo by být přímo odhadováno na základě poklesu poptávky, ačkoliv tyto dva způsoby mohou dávat podobné výsledky.

*Výpočet úspory nákladů na provoz autobusové dopravy metodicky vychází z platných Prováděcích pokynů. Výpočet kalkuluje s tím, že převedením cestujících z autobusu na vlak dojde ke změně (redukci) nabídky autobusové dopravy a tím pádem k úspoře nákladů. Konkrétní nabídka autobusové dopravy před a po realizaci jednotlivých variant nebyla v rámci této studie řešena.*

1. Měla by být uvedena metoda použitá k výpočtu časových úspor dosažených modálním posunem (ve spojení s dokumentací poptávky).

*Pro vyčíslení časových úspor jsme vycházeli z tzv. vnímané cestovní doby, její segmenty a jejich váhy budou uvedeny v kapitole analýza přepravního trhu a zkráceně nebo odkazem též v ekonomickém hodnocení.*

1. Měla by být provedena kvalitativní analýza rizik (viz bod h)).

*Kvalitativní analýza rizik bude dopracována*

**Další problematické body**

1. **Souhrnná prezentace hlavních údajů**

Předložená studie obsahuje mnoho údajů a podrobností, které jsou užitečné, ale mohou znesnadnit porozumění koncepci projektu a odůvodnění navrhovaných opatření.

*Iniciativa JASPERS je toho názoru, že by bylo užitečné doplnit pro čtenáře, kteří se chtějí rychle zorientovat, jednoduchou tabulku obsahující základní parametry variant projektu, například délku trati (konvenční a VRT), počty vlaků, zatížení trati (osobní a nákladní) pro různá období (v současnosti, ve středním a dlouhém časovém horizontu), maximální traťové rychlosti a cestovní doby, výsledky ekonomické analýzy, celkové investiční náklady a náklady na kilometr dvojkolejné tratě.*

*Toto srovnání bylo připraveno na jednotlivé porady. Tato tabulka ale byla poměrně rozsáhlá a vyžadovala vysvětlení (např. srovnání jízdních dob). Její poslední verzi posíláme v příloze a bude diskutována na poradě.*

1. **Příloha DETR**

*Iniciativa JASPERS je toho názoru, že by bylo velmi užitečné zahrnout sem i variantu bez projektu jako výchozí bod pro srovnávání variant.*

*Bude doplněno po poradě se zadavatelem.*

1. **Investiční náklady**

Výpočet investičních nákladů v Excelové pracovní mapě nazvané „Modernizace Brno–Přerov Přehled cen podle položek – základní rozpočtové ceny CA 2014“ převážně vyhovuje pravidlům transparentnosti a předchozím doporučením iniciativy JASPERS.

*Komentáře a doporučení JASPERS:*

1. Investiční náklady by měly být uvedeny i pro jednotlivé úseky trati (staniční a traťové).

*Požadované rozdělení bylo předloženo v rámci přílohy č. 7.*

1. Položky byly uvedeny v českém jazyce a ačkoliv překlad pomocí Googlu byl opraven, zůstaly některé položky a zkratky, které vyžadují vyjasnění. Hlavní položka 1 „Koleje“ by měla být rozdělena na „Zemní práce“ a „Koleje“ Kompletní soupis položek je uveden v příloze 2 tohoto dokumentu. Měl by být uveden zdroj jednotkových cen, měly by být uvedeny celkové sumy např. pro telekomunikační zařízení.

*Zpracovatel okomentuje na poradě.*

1. Nenalezli jsme rozpočtovou rezervu, která zpravidla tvoří 10 % nákladů na stavbu a dodávky. Dodatkové náklady na služby ve výši 25 % jsou poměrně vysoké a měly by být dále rozděleny, například na přípravu podrobného projektu, služby v oblasti výběrových řízení a uzavírání kontraktu, schválení stavební dokumentace, řízení projektu, dozor a přejímku na staveništi atd. Podle způsobu realizace stavby se tyto náklady mohou pohybovat mezi 5 a 10 % stavebních nákladů. U staveb na klíč může jít o ještě vyšší procento.

*Po ujasnění či doplnění těchto položek bude možno potvrdit realističnost investičních nákladů preferovaných variant projektu.*

*Je třeba diskutovat na poradě.*

1. **Náklady na údržbu a opravy**

Náklady na údržbu a opravy (M&R) pro variantu BP jsou podrobně uvedeny v bodu 3.1 na straně 109 studie.

*Iniciativa JASPERS doporučuje, aby vzhledem k důrazu kladenému EK na udržitelný provoz infrastrukturních projektů byla případně doplněna kapitola či podkapitola „Systém oprav a údržby v budoucnosti“, která by stručně popsala budoucí organizaci oprav a údržby v projektované oblasti. Měl by být uveden vývoj nákladů na opravy a údržbu u jiných variant projektu použitý ve výpočtech v rámci finanční analýzy a analýzy nákladů a přínosů. Náklady na údržbu a opravy se u podobných projektů typicky pohybovaly řádově kolem 30 TEUR ročně na jeden kilometr dvojkolejné trati. Jde o obecnou hodnotu, která se může lišit podle zatížení trati a podmínek prostředí.*

*Systém oprav a údržby je uvažován standardní (stávající), tj. údržba a drobné opravy vlastními kapacitami investora, větší opravy dodavatelsky – viz. čl. 1.9.Hodnocené varianty – Varianta BP. Náklady na údržbu jsou v ekonomickém hodnocení započteny.*

1. **Názvy souborů**

Iniciativa JASPERS si je vědoma toho, že mnoho podkladových informací je k dispozici ve formě příloh. Obsah těchto souborů je však těžké zjistit, protože v jejich názvech jsou použity znaky s diakritikou, které se na počítačích používajících jinou znakovou sadu než českou nezobrazují správně.

*Iniciativa JASPERS tedy doporučuje vyhnout se v maximální možné míře používání speciálních českých znaků v názvech souborů.*

*Bude respektováno.*

**Příloha 1**

**Určení počtu vlaků**

Podle podkladů uvedených ve studii se zdá, že předpovědi objemů dopravy a plánované počty vlaků byly stanoveny odděleně na základě počátečních požadavků objednavatelů dopravy a nebyly ověřeny analýzou poptávky. Následující výtah toho, co lze ve studii nalézt, dokresluje jak toto tvrzení, tak i určité rozpory ve studii.

**Současný stav**

Zpráva „Analýza dopravního trhu – koncepce“ ukazuje současný počet cestujících za den mezi Brnem hl. n. a Přerovem hl. n. Je zřejmé, že mezi Brnem a Blažovicemi (Slavkovem) je velká poptávka po městské/regionální dopravě, a v menší míře pak i mezi Přerovem a Nezamyslicemi. Současný objem regionální dopravy mezi těmito úseky se zdá být poměrně malý.

|  |
| --- |
| Obr. 3.1 – Objem přepravy Brno – Přerov, 2011 cestujících/den |
|  |
| Zdroj: SUDOP Praha podle údajů ČD |

Podle GVD 2010/2011 je denně nabízeno 14 párů dálkových osobních vlaků jedoucích v hodinovém taktu v úseku Brno – Bohumín. V úseku Brno – Přerov zastavují expresní vlaky[[2]](#footnote-2) ve stanicích Brno hl. n., Vyškov n. M., Nezamyslice (některé), Kojetín a Přerov. Pravidelná cestovní doba mezi Brnem a Přerovem je 82 minut.

Na druhé trase z Brna do Olomouce jezdí denně 8 párů vlaků ve dvouhodinových intervalech. Tyto vlaky z Olomouce pokračují do Šumperka, každý druhý pak do Jeseníku. Ve zkoumaném traťovém úseku tyto vlaky zastavují ve stanicích Brno hl. n., Vyškov n. M., Ivanovice na H. a Nezamyslice. Pravidelná cestovní doba mezi Brnem a Olomoucí je 95 minut.

Lepší přehled současného počtu pravidelných vlaků je uveden ve schématu v kapitole „Technologie dopravy“ v příloze 2 „Současný počet pravidelných vlaků za 24 hodin podle druhu a směru).

Předpokládané počty vlaků jsou uvedeny v kapitole 2.5 studie proveditelnosti. Podle bodu 2.5.1 studie proveditelnosti byl „předpokládaný rozsah dopravy“ určen pražským GŘ SŽDC a je v souladu s rozsahem a strukturou železničního uzlu Brno. Předpokládané počty vlaků byly stanoveny pro tři časové horizonty: 2016, 2025 a 2040. Údaje v tabulkách 30 až 35 uvádějí tyto počty vlaků pro jednotlivé úseky a pro období 24 hodin a 2 hodiny (dopravní špička). Počty vlaků byly použity při návrhu kapacity infrastruktury.

V následující tabulce jsou pro srovnání shrnuty zjištěné údaje. Počty vlaků z tabulek T42 a T30 až T36 se neshodují a je třeba je překontrolovat.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Počty vlaků za 24 h na trati Přerov – Brno | | | | | |  |
| Referenční tabulka (T) studie proveditelnosti | T 42  současnost/střednědobé/dlouhodobé | T36 | T30 | T32 | T34 |  |
| Přerov – Brno | Dohromady | 2014 | 2016 | 2025 | 2040 | Nárůst |
| Přerov – Kojetín | 86/86/220 | 86 | 95 | 86 | 220 | 156 % |
| Kojetín – Nezamyslice | 86/86/292 | 81 | 91 | 86 | 256 | 216 % |
| Nezamyslice – Vyškov | 89/158/400 | 89 | 96 | 158 | 382 | 329 % |
| Vyškov – Blažovice | 72/184/418 | 72 | 80 | 184 | 418 | 481 % |
| Blažovice – Brno | 131/274/506 | 209 | 296 | 518 | 540 | 158 % |

Zdroj: tabulky č. 30, 32, 34, 36, 42

*Bude vysvětleno a upraveno.*

Předpokládaný objem dopravy byl uveden a vysvětlen samostatně v kapitole „Analýza dopravního trhu – koncepce“ Následující grafy ukazují předpovídaný přepravní výkon v osobokilometrech za rok a tunokilometrech za rok od roku 2025 do roku 2054.

|  |  |
| --- | --- |
| Obr. 3.13 – Přepravní výkon v osobní dopravě, srovnání alternativ, 2025–2054, mil. oskm / rok | 3.14 – Přepravní výkon v nákladní dopravě, srovnání alternativ, 2025–2054, mil. tkm / rok |

Další údaje ohledně rozsahu dopravy jsou uvedeny v následujících tabulkách pro časový horizont 2030

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tab. 3.4 – Předpověď úhrnných indikátorů výstupu, 2030 | | | | | | |
| Kritérium | Jednotka | BP | O2 | M2 | K3 | S5 |
|
| Průměrná obsazenost vlaků Ex, IC, EC | % | 0 % | 26 % | 32 % | 31 % | 33 % |
| Průměrná obsazenost vlaků R | % | 44 % | 30 % | 38 % | 37 % | 39 % |
| Průměrná obsazenost vlaků Os | % | 17 % | 31 % | 20 % | 20 % | 20 % |
| Přepravní výkon | vlkm / den | 4648 | 8921 | 11987 | 11987 | 11987 |
| Přepravní výkon | oskm / den | 433320 | 690199 | 945341 | 936592 | 947733 |
| Míra obsazenosti | Osob / vlak | 107 | 84 | 85 | 84 | 85 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tab. 3.5 – Vytížení podle druhu dopravy, 2030 (cestující/den?) | | | | | | | | | | | | |
| Profil | var. 2013 | | var. BP | | var. O2 | | var. K3 | | var. S5 | | var. M2 | |
| BUS | vlak | BUS | vlak | BUS | vlak | BUS | vlak | BUS | vlak | BUS | vlak |
| Blažovice | 6118 | 8552 | 5935 | 10258 | 2486 | 16784 | 1969 | 21333 | 1864 | 21443 | 1901 | 21782 |
| Rousínov | 3849 | 5366 | 4192 | 6690 | 1070 | 11582 | 468 | 16110 | 449 | 16187 | 469 | 16432 |
| Vyškov | 3869 | 5366 | 3814 | 6690 | 1070 | 11232 | 468 | 15725 | 449 | 15829 | 469 | 16005 |
| Nezamyslice | 1250 | 5732 | 858 | 6889 | 567 | 10955 | 159 | 15288 | 137 | 15452 | 151 | 15594 |
| Přerov (jih) | 332 | 5035 | 547 | 5477 | 203 | 8028 | 305 | 10424 | 226 | 10676 | 237 | 10330 |

Při plánování byla použita různá časová období, např. provozní plány počítají s roky 2016 až 2040, dopravní plán od současnosti do roku 2030 a od roku 2025 do roku 2054. Byly použity různé jednotky přepravního výkonu, tj. počet cestujících za den, počet cestujících za hodinu dopravní špičky, počet cestujících na vlak, osobokilometry za den. Údaje o přepravě v dopravní špičce nebyly převedeny na počty vlaků na základě předpokladu přiměřeného vytížení vlaků.

Vyhodnocení počtu vlaků uvedených v tabulkách č. 30, 32, 34 a 36 ukazuje růst v rozsahu +153 % / 158 % v úseku Přerov – Kojetín až 478 % / 483 % v úseku Vyškov na Moravě – Blažovice. Tranzitní doprava, která by pro projekt koridoru TEN-T byla významná, není zvlášť uvedena.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Reference / Tabulka | č. 36 | č. 30 | č. 32 | č. 34 | Růst |  |
| Přerov – Brno | 2014 | 2016 | 2025 | 2040 | 25/40 | p.a. |
| Přerov – Kojetín | 43 | 48 | 42 | 109 | 153 % | 6 % |
| Kojetín – Přerov | 43 | 47 | 44 | 111 | 158 % | 6 % |
| Kojetín – Nezamyslice | 40 | 45 | 42 | 127 | 218 % | 8 % |
| Nezamyslice – Kojetín | 41 | 46 | 44 | 129 | 215 % | 8 % |
| Nezamyslice – Vyškov na Moravě | 44 | 47 | 78 | 190 | 332 % | 13 % |
| Vyškov na Moravě – Nezamyslice | 45 | 49 | 80 | 192 | 327 % | 13 % |
| Vyškov na Moravě – Blažovice | 36 | 40 | 91 | 208 | 478 % | 18 % |
| Blažovice – Vyškov na Moravě | 36 | 40 | 93 | 210 | 483 % | 19 % |
| Blažovice – Odb. Brno-Černovice | 65 | 88 | 136 |  |  |  |
| Odb. Brno-Černovice – Blažovice | 64 | 80 | 138 |  |  |  |
| Odb. Brno-Černovice – Brno hl. n. | 43 | 64 | 122 |  |  |  |
| Brno hl. n. – Odb. Brno-Černovice | 37 | 64 | 122 |  |  |  |
| Křenovice hor. n. – Sokolnice-Telnice | 21 | 20 | 20 |  |  |  |
| Sokolnice-Telnice – Křenovice hor. n. | 20 | 21 | 21 | 1 |  |  |
| Sokolnice-Telnice – Brno hl. n. | 29 | 36 | 36 |  |  |  |
| Brno hl. n. – Sokolnice-Telnice | 28 | 37 | 37 |  |  |  |
| Blažovice – Šlapanice |  |  |  | 252 |  |  |
| Šlapanice – Blažovice |  |  |  | 254 |  |  |
| Šlapanice – Odb. Brno-Černovice |  |  |  | 269 |  |  |
| Odb. Brno-Černovice – Šlapanice |  |  |  | 271 |  |  |
| Odb. Brno-Černovice – Brno os. n. |  |  |  | 234 |  |  |
| Brno os. n. – Odb. Brno-Černovice |  |  |  | 234 |  |  |
| Křenovice hor. n. – Sokolnice-Telnice |  |  |  | – |  |  |
| Sokolnice-Telnice – Brno os. n. |  |  |  | 67 |  |  |
| Brno os. n. – Sokolnice-Telnice |  |  |  | 68 |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Tabulka č. 42 |  |  |  |  |  |
| Přerov – Brno | Dohromady | 2014 | 2016 | 2025 | 2040 |
| Přerov – Kojetín | 86/86/220 | 86 | 95 | 86 | 220 |
| Kojetín – Nezamyslice | 86/86/292 | 81 | 91 | 86 | 256 |
| Nezamyslice – Vyškov | 89/158/400 | 89 | 96 | 158 | 382 |
| Vyškov – Blažovice | 72/184/418 | 72 | 80 | 184 | 418 |
| Blažovice – Brno | 131/274/506 | 209 | 296 | 518 |  |

**Příloha 2**

**Položky v přehledu nákladů, které je třeba vysvětlit**

|  | Práce podle položek | Otázky či připomínky |
| --- | --- | --- |
| ***1*** | **Zemní práce a koleje** |  |
| ***1a*** | **Zemní práce** |  |
|  | Nástupiště | Zařadit pod inženýrské stavby? |
|  | Minerální zesilující vrstva |  |
|  | Výkopové práce |  |
|  | Náspy |  |
|  | Podkladová vrstva štěrku | Podkladová vrstva štěrku = formace nebo železniční spodek? |
|  | Svah | = rampa? |
|  | Zlepšení geosyntetika | Geosyntetikum = ochranná vrstva? |
|  | Stoka, příkop, žlab | Stoka a co? |
|  | Ošetření komunikací | Prosíme upřesněte. |
|  | Náprava spodní osy | Konsolidace podloží? |
|  | Nový zářez pro 2 koleje – šířka 2 m |  |
|  | Nový zářez pro 2 koleje – šířka 4 m |  |
|  | Nový zářez pro 2 koleje – šířka 6 m |  |
|  | Nový zářez pro 2 koleje – šířka 8 m |  |
|  | Nový zářez pro 2 koleje – šířka 10 m |  |
|  | Nový zářez pro 2 koleje – šířka 12 m |  |
|  | Násep pro 2 koleje – šířka 2 m |  |
|  | Násep pro 2 koleje – šířka 4 m |  |
|  | Násep pro 2 koleje – šířka 6 m |  |
|  | Násep pro 2 koleje – šířka 8 m |  |
|  | Násep pro 2 koleje – šířka 10 m |  |
|  | Násep pro 2 koleje – šířka 12 m |  |
|  | Spodek nového tělesa pro 1 kolej – šířka 2 m | O jakou činnost zde jde? |
|  | Spodek nového tělesa pro 1 kolej – šířka 4 m | O jakou činnost zde jde? |
|  | Spodek nového tělesa pro 1 kolej – šířka 6 m | O jakou činnost zde jde? |
|  | Spodek nového tělesa pro 1 kolej – šířka 8 m | O jakou činnost zde jde? |
|  | Spodek – zdvojkolejnění 2 m | O jakou činnost zde jde? |
|  | Spodek – zdvojkolejnění 4 m | O jakou činnost zde jde? |
|  | Spodek – zdvojkolejnění 6 m | O jakou činnost zde jde? |
|  | Spodek – zdvojkolejnění 8 m | O jakou činnost zde jde? |
|  | Spodek – zdvojkolejnění 10 m | O jakou činnost zde jde? |
|  | **Mezisoučet nákladů na zemní práce** |  |
| ***1b*** | **Kolejivo** |  |
|  | Pokládání svršku – UIC60 | = koleje UIC 60 se zaštěrkováním |
|  | Pokládání svršku – S49 | = koleje S49 se zaštěrkováním |
|  | Odstranění svrchního kolejového lože a štěrkové vrstvy |  |
|  | Výhybky r = 190 |  |
|  | Výhybky r = 300 |  |
|  | Výhybky r = 500 |  |
|  | Výhybky r = 760 |  |
|  | Výhybky r = 1200 |  |
|  | Výhybky r = 500 PHS ? | Co znamená PHS? |
|  | Výhybky r = 760 PHS ? |  |
|  | Výhybky r = 1200 PHS ? |  |
|  | **Mezisoučet nákladů na koleje** |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***1c*** | **Kolejivo pro vysokorychlostní trať (VRT)** |  |
|  | Kolejivo UIC60 s betonovými pražci (1 kolej) |  |
|  | Kolejivo UIC60 s betonovými pražci (2 koleje) |  |
|  | Kolejivo – výhybka V160 PHS |  |
|  | Kolejivo – výhybka V100 PHS |  |
|  | Kolejivo – výhybka V50 | Co znamená V50 |
|  | Kolejivo – zarážedlo | Zarážedlo? (v angl. dokumentu nebylo "zarážedlo přeloženo" – pozn. překl.) |
|  | Spodek – kční [sic] vrstva | kční [sic] vrstva? |
|  | Spodek – odvodnění (drenáž) |  |
|  | Spodek – výkopy a uskladnění | = přeprava a uložení? |
|  | Svršek – položení |  |
|  | **Mezisoučet nákladů na kolejivo pro VRT** |  |
| ***2*** | **Mosty, inženýrské stavby** |  |
|  | Rekonstrukce mostů |  |
|  | Renovace mostů |  |
|  | Rozšíření a renovace jednokolejných mostů |  |
|  | Tunely |  |
|  | Podchody |  |
|  | Propustky ve stanicích |  |
|  | Propustky (1 kolej) |  |
|  | Propustky (2 koleje) |  |
|  | Chodníky |  |
|  | Nadjezdy |  |
|  | Viadukty |  |
|  | Zdi |  |
|  | Demolice | staveb? |
| *3* | **Inženýrské sítě** |  |
|  | Ochrana a přemístění plynového potrubí |  |
|  | Ochrana a přemístění vodovodního potrubí |  |
|  | Ochrana a přemístění kanalizace |  |
|  | Kanalizace a vodovod na železničním nádraží | Proč dvě položky? |
|  | Kanalizace a vodovod na železničním nádraží |  |
|  | Sanitární zařízení na železničních nádražích |  |
|  | **Mezisoučet pro inženýrské sítě** |  |
| **4** | **Ostatní inženýrské položky** |  |
|  | Kácení |  |
| ***5*** | **Stavební práce** |  |
|  | Jízdní dráhy = chodníky |  |
|  | PHS | Prosíme upřesněte |
|  | Budovy | Prosíme upřesněte |
|  | Stavby – stavební práce |  |
|  | Technologické budovy | Prosíme upřesněte |
|  | Přístřešky |  |
|  | Kryty |  |
|  | IPO | Prosíme upřesněte |
|  | Demolice | budov? |
|  | Oplocení výšky 2 m |  |
|  | SpS ? | Prosíme upřesněte |
|  | NS ? | Prosíme upřesněte |
|  | TM ? | Prosíme upřesněte |
|  | NW ? | Prosíme upřesněte |
|  | TT TT budova ? | Prosíme upřesněte |
|  | EPZ ? | Prosíme upřesněte |
|  | Úprava nakládacího zařízení společností Soufflet | Týká se toto opatření soukromých zařízení nebo továren? |
|  | Služební budovy, skladiště |  |
|  |  |  |
| ***6*** | **Napájecí vedení** | **= Nadzemní trolejové vedení?** |
|  | Trakční vedení – nové v žel. stanicích vč. provizorního UKK a odstranění | Prosím vysvětlete. |
|  | Trakční vedení – nové v žel. stanicích vč. provizorního UKK a odstranění (pro v = 350 km/h) | Prosím vysvětlete. |
|  | Trakční vedení – nové v traťových úsecích vč. provizorního UKK a odstranění | Prosím vysvětlete. |
|  | Trakční vedení – nové v traťových úsecích vč. provizorního UKK a odstranění (pro v = 350 km/h) | Prosím vysvětlete. |
|  | Připojení TS 25/0, 4 kV pro EOC a ZZ na TV | Prosíme upřesněte. |
|  | Připojení TS 25/0, 4 kV pro EPZ na TV | Prosíme upřesněte. |
|  | Připojení SpS na TV | Prosíme upřesněte. |
|  | Připojení EPZ na TV | Prosíme upřesněte. |
|  | TT Vyškov (připojení na TV) | Prosíme upřesněte. |
|  | TT Vyškov (zpětné) | Prosíme upřesněte. |
|  | TM Nezamyslice (připojení na TV) | Prosíme upřesněte. |
|  | TM Nezamyslice (zpětné) | Prosíme upřesněte. |
|  |  |  |
| ***7*** | **ASDŘ (DRT)** | Prosíme upřesněte. |
|  | Staniční zařízení DRT | Prosíme upřesněte. |
|  | Zařízení DRT v TNS Nezamyslice, Vyškov | Prosíme upřesněte. |
|  | Doplnění DRT do ED Přerov | Prosíme upřesněte. |
|  |  |  |
| ***8*** | **Silnoproud** |  |
|  | Dostavba TNS Černovice, technologická zařízení | Prosíme upřesněte. |
|  | Rozvody a zařízení v žel. stanicích | Prosíme upřesněte. |
|  | Vysokonapěťová vedení a zařízení na traťových úsecích |  |
|  | Rozvody a zařízení – stop |  |
|  | Rozvody a zařízení – nové koleje |  |
|  | TNS Vyškov | Prosíme upřesněte. |
|  | TNS Nezamyslice – úprava | Prosíme upřesněte. |
|  | TNS Nezamyslice TT | Prosíme upřesněte. |
|  | TNS Nezamyslice TM | Prosíme upřesněte. |
|  | SpS Přerov | Prosíme upřesněte. |
|  |  |  |
| ***9*** | **Silnoproud – přeložky vedení nízkého, středního a vysokého napětí** |  |
|  | Nová pokládka vedení středního napětí |  |
|  | Přeložka vedení zvlášť vysokého napětí | Prosíme upřesněte. |
|  | Přeložka vedení 2x vys. n. (trať. úsek) | Prosíme upřesněte. |
|  | Přeložka vedení 2x vys. n. (žel. stanice) | Prosíme upřesněte. |
|  | Nová pokládka vedení nízkého napětí | Prosíme upřesněte. |
|  |  |  |
| ***10*** | **Zabezpečovací zařízení** |  |
|  | Elektronické SFE (2–9 VJ) | = elektronické zabezpečovací zařízení 2–9 jednotek? |
|  | Elektronické SFE (10–15 VJ) | Znamená „jednotka" provozní prvek, tedy například |
|  | Elektronické SFE (16–25 VJ) | výhybku, návěstidlo, detektor obsazenosti koleje, balízu? |
|  | Elektronické SFE (26–50 v.j) | Prosíme upřesněte. |
|  | Elektronické SFE (více než 50 v.j) |  |
|  | Elektronické TZZ | =obousměrný dvojkolejný automatický blok? |
|  | Elektronické TZZ | =obousměrný jednokolejný automatický blok? |
|  | MPC s KO jednokolejné | Prosíme upřesněte. |
|  | MPC s KO vícekolejné | Prosíme upřesněte. |
|  | ETCS | Jaká úroveň? |
|  |  |  |
| ***11*** | ***Telekomunikační zařízení*** | Komunikační zařízení – Prosíme upřesněte! |
|  |  |  |
|  | Náklady na přípravu komplexních bezpečnostních struktur + souhrnné náklady = 25 % | Prosíme upřesněte |

*Jednotlivé položky budou vysvětleny na poradě.*

1. Problematické je například zřejmé doporučení vyřadit variantu O2 v bodu 7. „Závěr a doporučení“. Ačkoliv byla vybrána jako slibná, s nejlepším poměrem nákladů a přínosů 6,44 %, bylo konstatováno, že „nesplňuje základní požadavky na moderní železniční trať, která by měla být vybudována v jádru sítě TEN-T. Její parametry by vyhovovaly možná v 90. letech, ale nikoliv dnes. Kromě toho nesplňuje základní metodologické požadavky MD z 5. prosince 2013, když nevyhovuje spojením Brna s Ostravou a Brna se Zlínem a nemá žádnou provozní rezervu.“ Je-li tomu tak, měla být tato varianta vyřazena již ve fázi užšího výběru ve studii, nebo měla být navržena vhodnější verze (například plně dvojkolejná O2, která by požadavky na provoz vlaků splnila, viz bod c). [↑](#footnote-ref-1)
2. Podle jízdního řádu ČD spojení Brno – Přerov/Olomouc v současné době obsluhují pouze rychlíky. Při hledání vlaků EC a Ex mezi „mezinárodními spoji“ nebyly žádné dálkové vlaky nalezeny. [↑](#footnote-ref-2)